

TERRITORIO, PAISAJE Y TURISMO

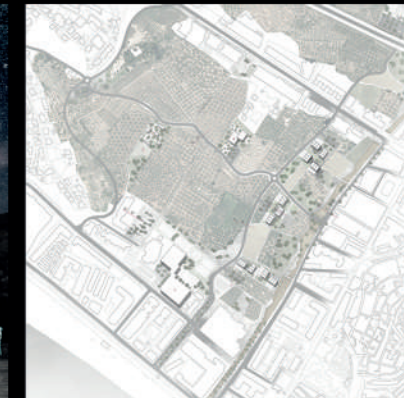
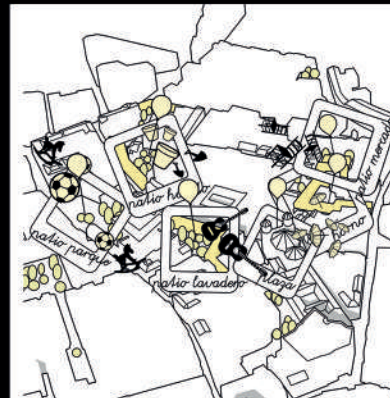
GEOMETRÍA MONOGRAFÍA

TERRITORIO, PAISAJE Y TURISMO:

metodologías docentes en las escuelas de arquitectura

I.S.B.N.: 978-84-697-5584-6
DEPÓSITO LEGAL: MA 1160-2017

GEOMETRÍA
Revista Digital de Arquitectura y Planeamiento



Editado por:
GEOMETRÍA seminario de difusión de la arquitectura.
CIF G29838745
Calle Olmos, 5, 29018, Málaga
www.geométradigital.com

Edición técnica:
Susana García Bujalance
Manfredi Leone

Diseño y maquetación:
Alba Puertas Villalobos
Maria Livia De Domenico

Impreso por:
Gráficas “La Paz”. Torredonjimeno, Jaén.

© de las fotografías: los autores especificados en los pie de foto.
© de los textos: los autores de cada artículo, salvo indicación expresa.

Financiado por:
Universidad de Málaga



I.S.B.N.: 978-84-697-5584-6
Depósito legal: MA 1160-2017

TERRITORIO, PAISAJE Y TURISMO:

metodologías docentes en las escuelas de arquitectura



Infrastrutture e paesaggio nella “città in estensione”

Emanuele Palazzotto

Università degli Studi di Palermo

Figura 1.
Tesi di G. Cortina, progetto, planimetria generale

presentazione

L’esperienza didattica e di ricerca che qui si presenta prende le mosse dall’attivazione di un laboratorio di laurea magistrale in *Progettazione Architettonica* diretto dal sottoscritto e sviluppato nell’ambito del corso di laurea in Architettura dell’omonimo Dipartimento presso l’Università degli Studi di Palermo. Il laboratorio¹ ha visto la partecipazione complessiva di 11 laureandi, che hanno esitato le proprie tesi negli anni compresi tra il 2013 e il 2015.

Il lavoro degli studenti si è sviluppato a partire da un’istruttoria generale comune, definita grazie al contributo di docenti esperti in materie riguardanti la fisica tecnica ambientale, la tecnologia dell’architettura, la scienza delle costruzioni e le infrastrutture, mobilità e trasporti.

Il laboratorio di laurea ha inoltre tratto giovamento dalle connessioni instaurate con la contemporanea definizione, presso il *Dipartimento di Architettura*, del progetto di ricerca di interesse nazionale (PRIN)² riferito al tema della “città in estensione”, provando a svilupparne, verso ulteriori declinazioni, i presupposti teorici e le acquisizioni progettuali.



Figura 2.
Tesi di M. Buccafusca, progetto, render

metodologia

Il corso di laurea quinquennale a ciclo unico in Architettura ha strutturato l’intera attività formativa sulla centralità del progetto, affrontato alle varie scale, da quella dell’oggetto a quelle dell’edificio, della città e del territorio. L’organizzazione generale della didattica prevede la possibilità che singoli docenti, o gruppi di docenti coordinati, propongano un’offerta annuale o pluriennale di tesi di laurea tra cui lo studente laureando può individuare il proprio tema di tesi.

L’offerta di tesi può essere configurata da parte del docente secondo modalità “tradizionali” (con un rapporto singolo e diretto tra docente e laureando) ovvero secondo modalità di laboratorio, per cui il percorso che conduce lo studente alla laurea è condiviso con altri colleghi nell’ambito di un’organizzazione didattica comune, coordinata dal docente responsabile e sviluppata insieme ad altri docenti (appartenenti a discipline relazionate ai temi trattati nel laboratorio).

Il laboratorio di laurea di cui qui si tratta, è stato intitolato *Palermo/aeroporto e la “città in estensione”* e si è sviluppato lungo un triennio, con una fase iniziale di analisi e reperimento del materiale di base, di studio, lezioni e consultazioni tra docenti, che ha visto la partecipazione di un gruppo più nutrito di laureandi con un nucleo condiviso di tesi, e una seconda fase più dilatata nel tempo (condizionata dai tempi e dalle esigenze di studio e di laurea relative a ciascuno studente) che ha tratto frutto dal lavoro preparatorio sviluppato nella prima fase, portando avanti le acquisizioni

raggiunte e applicandole su altri casi-studio individuati nel medesimo contesto territoriale.

Il laboratorio ha inteso sviluppare una lettura specifica di riconoscimento per quella porzione di territorio incerto, configurabile come la porta a nord-ovest dell’area metropolitana di Palermo, posta tra l’espansione nord di quest’ultima e i piccoli centri che punteggiano lo spazio ancora prevalentemente agricolo che si estende fino all’aeroporto “Falcone-Borsellino”.

Quest’ambito territoriale risulta caratterizzato da una particolarissima orografia e dai risultati

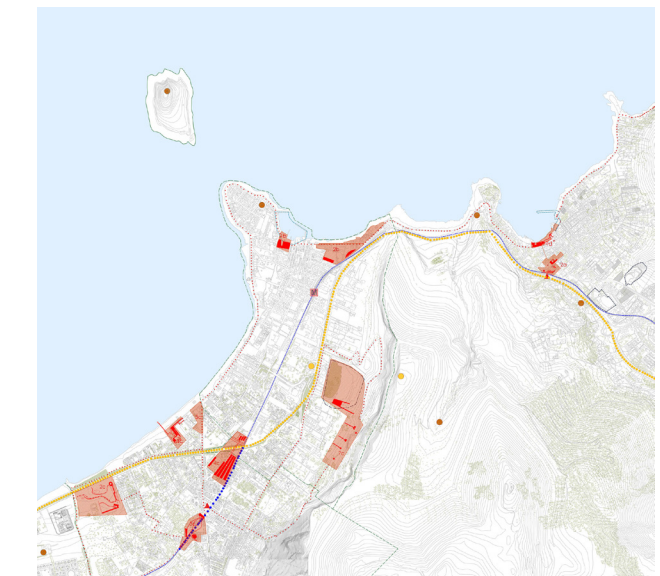


Figura 3.
Inquadramento generale delle aree di progetto del laboratorio

di un’espansione edilizia condotta attraverso modalità insediative e tipologiche estremamente differenziate. Si tratta di luoghi incompiuti, caratterizzati da una soffocante inerzia propositiva

pubblica, sempre ai margini delle scelte di politica urbana ma, nonostante tutto, ancora oggi enormemente ricchi di potenzialità inesprese. Gli antichi equilibri tra città, campagna e mare, tra borgate, attività di pesca e produttive sono del tutto mutati, così come lo sono le modalità di abitare questi luoghi, in cui il minuto legame tra residenza e lavoro ha progressivamente lasciato il posto ad un diffuso tessuto di residenze stagionali che, negli ultimi anni, ha trasformato ulteriormente la propria natura temporanea per affrancarsi dall'esclusivo uso stagionale, consolidando così un rapporto di tensione e pendolarità che ha enormemente incrementato il sistema dei flussi da e verso il centro urbano e che, paradossalmente, ha contribuito ad accentuarne la marginalità.

Il laboratorio di laurea, facendo propria l'idea di "città-campagna" avanzata da Giuseppe Samonà nel 1976³ – che porta con sé un esplicito riferimento a identità formali e spaziali specifiche intese a conferire all'ambito della campagna un ruolo realmente attivo – ha provato, attraverso l'esperienza del progetto, a individuare e risolvere ben precisi nodi e ambiti di soglia, tra urbano e rurale, tra borghi e costa, nel loro porsi come luoghi incompiuti e in attesa d'identità e di funzioni specifiche.

Qui le condizioni originarie appaiono mutate per sempre. Abbandonando ogni riflusso nostalgico, oggi si tratta di comprendere come questi sfilacciati lacerti di città e questi residui di campagna possano ancora convivere in un sistema di paesaggio così fortemente caratterizzato, definendo nuove ragioni nei loro reciproci rapporti. In queste

riflessioni, il ruolo dell'infrastruttura assume un posto centrale, nel suo configurarsi come aeroporto, porto, strada, autostrada e ferrovia. La linea ferrata che unisce il centro di Palermo all'aeroporto, in particolare, a breve aumenterà notevolmente la propria capacità propulsiva con il raddoppio dei binari in corso di realizzazione, accentuando ulteriormente quell'incremento dei flussi che si è già significativamente presentato negli ultimi anni, in ragione della rinnovata importanza acquisita dagli scali aeroportuali del "Falcone-Borsellino" e di Trapani, definendosi sempre più come sistema portante e di riferimento per qualsiasi azione di modificazione si voglia pensare di mettere in atto. A partire dalla stretta gola esistente alle pendici del monte Gallo che segna, con il golfo di Sferracavallo, il limite amministrativo del territorio urbano di Palermo, l'ambito considerato si conforma generando una ricchissima varietà di situazioni, seguendo il vasto spazio in leggero



Figura 4.
Tesi di G. Migliorini, pianta della nuova piazza

declivio, aperto sul mare verso nord e definito dalle impervie pareti dei monti che lo chiudono a sud. Nella campagna, che fin al secondo dopoguerra dominava incontrastata questi luoghi, si sono sviluppati alcuni piccoli centri un tempo vocati alle attività agricole (per gli insediamenti più interni) ovvero alla pesca (per quelli posti direttamente sulla costa). Tra monti e costa si muovono le principali linee infrastrutturali (linea ferrata e autostrada) snodandosi, incrociandosi, allontanandosi e avvicinandosi in ragione delle rispettive esigenze di rispetto orografico e di collegamento interrompendo però, nei loro differenti percorsi, antiche continuità e perimetrando numerose *enclaves* d'incompiutezza.

L'occasione che oggi si presenta per l'attuazione dei lavori di raddoppio ferroviario e la costruzione o il potenziamento di numerose stazioni e fermate tra il centro di Palermo e l'aeroporto si

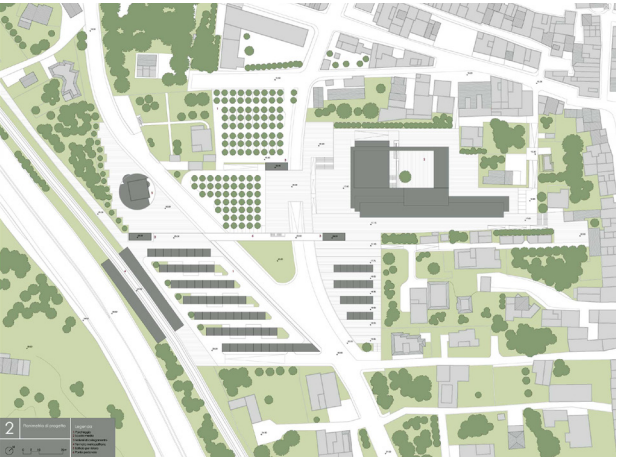


Figura 5.
Tesi di M. Buccafusca, planimetria generale

è posto quindi come un riferimento ineludibile per poter individuare gran parte dei luoghi di progetto, facendo leva sulle grandi potenzialità di trasformazione che queste innovazioni comporteranno per la fruizione dei luoghi e per l'incremento dei flussi turistici e residenziali, verso un'ampia appetibilità di frequentazione non più solo stagionale. Altro elemento di potenziale inversione nell'attuale visione e uso di questi luoghi, passa dal risarcimento di quella condizione di distanza che affligge quasi tutte le borgate marinare che qui punteggiano la costa, rispetto al rapporto proprio con il mare (elemento vitale e di originaria sussistenza) e con le nuove modalità di utilizzo turistico-balneare che potrebbe vederle come protagoniste, anche facendo facile gioco sulle significative qualità paesaggistiche e ambientali che esse ancora presentano. Una volta introdotto il tema teorico generale, grazie a specifiche lezioni e attivando momenti di discussione tra docenti e studenti sulla natura e sulle principali problematiche che identificano le condizioni di contesto più ampio dei progetti, i laureandi sono stati invitati ad individuare quei luoghi specifici, suscettibili di una modificazione necessaria capace di generare una mutazione paradigmatica e con ampie ricadute sugli ambiti territoriali studiati. Ciascun laureando ha così assunto la cura, dal punto di vista dell'architettura e del progetto urbano e di paesaggio, di un nodo strategico (tra ferrovia e centri abitati, tra borgate e costa, tra autostrada, spazi coltivati e edificazioni sparse) che fosse potenzialmente in grado di generare connessioni e nuove occasioni di ripensamento nel sistema delle relazioni spaziali e sociali, ponendosi

come punto di accumulazione per il lavoro di riconfigurazione funzionale e formale di questi specifici contesti. Nella metodologia applicata si è rivelata indispensabile l'assunzione, da parte dello studente, di un prioritario riconoscimento di valore del campo di azione più ampio, avvicinandosi progressivamente ai temi più generali del paesaggio, a partire dall'identificazione delle particolari condizioni che scaturiscono dal lavoro su luoghi del tutto particolari come quelli ricadenti nella porzione di territorio siciliano interessata dalla ricerca.

Sulla base di tali considerazioni e premesse, è stato quindi elaborato un piano generale dei luoghi di progetto, delle loro relazioni mutue e destinazioni possibili, configurandolo però come piano aperto e flessibile, soggetto ad una continua verifica, modifica e precisazione a seguito delle acquisizioni che, grazie alle azioni progettuali, si andavano attuando sui singoli casi studio affrontati. Oltre alla rete di relazione tra i flussi, connessi alle nuove fermate del passante ferroviario, è stato intessuto un nuovo sistema di fruizione grazie alla definizione di un lungo percorso ciclo-pedonale,



Figura 6.
Tesi di A. La Corte, progetto, render del nuovo parco urbano

esteso per tutto l'ambito territoriale considerato e legato ad un sistema di scambi e intersezioni intermodali nelle percorrenze tra Palermo, l'aeroporto e i piccoli comuni che si insediano tra questi due poli principali.

Ogni laureando ha quindi sviluppato un progetto per un sito specifico, ma sempre tenendo in considerazione lo sviluppo del lavoro che gli altri colleghi di laboratorio andavano conducendo. La precisazione dei siti di progetto e le indicazioni funzionali da attribuire a ciascuno di essi hanno trovato convergenze attorno ad alcuni temi ricorrenti, che sono emersi dall'analisi dei luoghi. In particolare si è lavorato su: snodi stradali, rapporti tra le nuove stazioni gli spazi urbani e la campagna, esigenze della mobilità generale e "dolce", rapporti tra borgate marinare, infrastrutture stradali, aree portuali e affaccio sul mare, collimazioni paesaggistiche e percettive tra preesistenze architettoniche notevoli, emergenze geografiche e spazi aperti, riutilizzo possibile dei "luoghi esauriti" (cave, attività industriali in dismissione...).



Figura 7.
Tesi di G. Cortina, progetto, render del nuovo parco

critica e autovalutazione

L’esperienza del progetto ha così pienamente assunto il ruolo ermeneutico che le spetta, fornendo ulteriori dati conoscitivi, progressivamente affinati e rimessi in gioco nel confronto tra i diversi percorsi di progetto. Seguendo il percorso progettuale e di ricerca sviluppato nel laboratorio di laurea sopra descritto, riteniamo sia stato possibile dimostrare, nell’evidenza dei progetti disegnati, come si potrebbe configurare un’ipotesi di diffusa e virtuosa riconfigurazione per quel telaio di relazioni incompiute o interrotte su cui ritracciare inedite e interessanti trame vitali e che ciò potrebbe avvenire puntando sul radicamento di nuove attività terziarie e di servizio, già insediate o di prossimo insediamento, sul ripensamento del sistema agricolo più interno, unitamente ad una nuova introduzione o alla riqualificazione nella forma e nell’uso degli spazi agricoli, residenziali, culturali e ludici.

L’ipotesi di Giuseppe Samonà (che con il concetto di “città in estensione” rileggeva, in chiave innovativa, alcune delle visioni utopiche di fine Ottocento) da cui si è inizialmente partiti per introdurre un diverso punto di vista sulle potenzialità di trasformazione dei luoghi considerati, teneva insieme le molteplici eterogeneità esistenti in un’accezione di città-campagna che è ancora oggi assai interessante in proiezione futura. L’ipotesi portava, infatti, al centro della riflessione disciplinare quegli ambiti territoriali (campagna e centri minori) che, fino ad anni a noi molto prossimi, sono stati quasi esclusivamente intesi quali luoghi in



Figura 8.
Tesi di G. Cortina, progetto, render sul percorso ciclabile



Figura 9.
Tesi di G. Migliorini, render sulla nuova piazza



Figura 10.
Tesi di A. La Corte, progetto, planimetria generale

attesa di un’espansione incontrollata ovvero, più semplicemente, destinati all’abbandono. Anche nell’esperienza di questo laboratorio di laurea, l’intenzione del progettare città e campagna come un insieme unitario ha implicato una ricerca di forma che ha incluso le configurazioni dell’orografia, del costruito diffuso e della campagna, ma anche delle più recenti forme delle infrastrutture. La ricerca, nell’intento di perseguire i suoi obiettivi iniziali, ha potuto così interpretare alcune possibili definizioni del difficile rapporto tra costruito e spazio aperto coltivato, tra edilizia e agricoltura, tra spazi abitati e paesaggio, evidenziando come, anche seguendo l’idea di “città in estensione”, la sfida progettuale odierna può trovare interessanti convergenze e soluzioni nel porre come azione prioritaria la configurazione di un limite, di un confine (sempre inteso come spazio-soglia, come luogo delle relazioni) e di quale possa essere il suo significato, o suoi significati più opportuni nel confronto con le complesse condizioni contestuali con cui oggi qualunque attività di progetto è tenuta a confrontarsi.

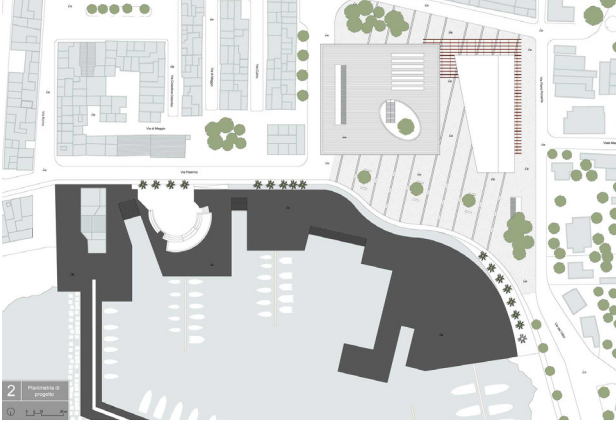


Figura 11.
Tesi di A. Follari, planimetria generale della nuova piazza



Figura 12.
Tesi di A. Follari, progetto, render sulla nuova piazza



Figura 13.
Tesi di O. Maggio, planimetria del nuovo parco urbano



Figura 14.
Tesi di O. Maggio, progetto, render



Figura 15.
Tesi di G. Bellavista, progetto, modello



Figura 16.
Tesi di G. Bellavista, progetto, render del nuovo centro ricerche

¹ Laboratorio di laurea quinquennale a ciclo unico LM/4: “Palermo/aeroporto e la “città in estensione”, responsabile prof. Emanuele Palazzotto, tutors arch Monica Gentile e Benedetta Fontana.

² Progetto di Ricerca scientifica di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN 2009) dal titolo: Dalla campagna urbanizzata alla città in estensione: le norme compositive dell’architettura del territorio dei centri minori; coordinatore nazionale del programma di ricerca: prof. L. Ramazzotti. Unità di ricerca locale, presso il Dipartimento di Architettura dell’Università di Palermo: La città in estensione e la dialettica fra centri minori e nuove infrastrutture. Tra Isola delle Femmine e Partinico; responsabile scientifico dell’unità: prof. A. Sciascia, gruppo di ricerca, A. Sciascia, D. Costi, E. Palazzotto, E. Davì, M. Gentile, L. Macaluso.

³ Pubblicata nel suo scritto: Samonà G., La città in estensione, Stass, Palermo 1976; anche in: Giuseppe Samonà, 1975, La città in estensione, in «Espace et société», n. 2, Moirazzi Editore, Milano.

⁴ I progetti di tesi sviluppati nel laboratorio di laurea coordinato dal sottoscritto sono stati i seguenti:

- Palermo/Aeroporto. Snodi, parcheggi e attrezzature scolastiche a Sferracavallo (PA), laureando: Marco Buccafusca;
- Palermo/Aeroporto. La nuova piazza di Sferracavallo (PA), laureando: Giancarlo Migliorini;
- Palermo/Aeroporto. Snodi e attrezzature ricettivo/ balneari a Isola delle Femmine (PA), laureanda: Anna La Corte;
- Palermo/Aeroporto. Piano Ponente e fronte del porto a Isola delle Femmine (PA), laureanda: Alessia Follari;
- Palermo/Aeroporto, Il parco della memoria di Capaci, laureanda: Isabella Oliva;
- Palermo/Aeroporto. Complesso polisportivo a Capaci (PA), laureanda: Francesca Cozzo;
- Palermo/Aeroporto. Nuovi luoghi urbani ludici e collettivi per il lungomare di Capaci (PA). laureando: Riccardo

- Villanti;
- Palermo/Aeroporto. Parcheggi e servizi balneari sul lungomare di Capaci (PA), laureanda: Ornella Gangemi;
 - Palermo/Aeroporto. Sul percorso del ferro, parco urbano nel centro di Capaci (PA), laureanda: Ornella Maggio;
 - Palermo/Aeroporto. Nel luogo della cava, museo e centro studi a Capaci (PA), laureanda: Giulia Bellavista;
 - Palermo/Aeroporto. Capaci, centro culturale e parco alla foce del Ciachea, laureanda: Gaia Cortina.